

요약

고령화시대 여파 지하철 무임승차 대상자 갈수록 확대 전망

노인복지법에 따라 시행되고 있는 경로 무임승차제도는 노인의 이동성을 보장하여 여가활동 증가, 노인 보건 향상, 노인복지관광 활성화 등의 사회경제적 파급효과가 상당히 크다. 이에 따른 의료비, 기초생활 수급 예산 지원, 우울증 예방 등의 절감액은 연간 약 3,600억 원이라고 한다. 더욱이 초고령화 사회로 진입함에 따라 발생할 수 있는 편익도 더욱 커질 것으로 예상된다.

도시철도 운영손실 정부지원 필요성, 다양한 사례에서 발견

무임손실 비용은 노인인구 증가율과 비례하여 꾸준히 늘어나고 있다. 더욱이 코로나19 사태에 따른 대중교통 기피 현상, 비대면 사회 정착 등의 변화로 지하철 수요는 2019년보다 30% 수준 감소하여 적자가 2020년 기준 1조 원을 넘었다. 그러나 정부는 코레일(KORAIL) 손실 비용만 60% 수준(2019년 1,588억 원)에서 보전해주어 형평성 문제도 대두되고 있다. 또한 공공정책에 건설비만 지원한다는 정부 입장과 달리 무임승차는 운영에도 정부가 개입된 상황이다. 현재 대부분 국가에서 운영되는 노인 교통 할인제도는 공공성 차원에서 탄력적으로 운영되고 복지 분야로 판단하여 정부·지자체의 재원 조달이 이루어지고 있어 시각적 변화가 필요하다.

운영손실 줄이려면 경로 무임승차 운영기준 변경도 검토해야

수도권 통합요금체계에서 무임승차 제도의 기여도를 수도권 지하철 운영기관별로 살펴보았다. 무임승차자의 이동성 측면에서 서울교통공사가 연간 14~19억 -km 수준(44%)으로 가장 기여도가 컸고 정부가 하는 무임승차제도를 유지하기 위해 서울교통공사가 감내하는 비용은 연간 1,825~2,444억 원(53%)으로 가장 많았다. 이 연구는 해외 사례를 바탕으로 첨두시간 요금부과, 연령 상향(70세)을 가정하여 무임손실 비용 절감 수준을 분석하였다. 그 결과 연간 무임손실 비용(3,600억 원) 대비 첨두시 요금부과 시 6~16%, 연령 상향 시 25~34% 수준으로 절감이 가능할 것으로 분석되었다.
